



REC'D 28 JAN 2005

WIPO

PCT

# BREVET D'INVENTION

**CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION****COPIE OFFICIELLE**

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 29 NOV. 2004

Pour le Directeur général de l'Institut  
national de la propriété industrielle  
Le Chef du Département des brevets

Martine PLANCHE

**DOCUMENT DE PRIORITÉ**

PRÉSENTÉ OU TRANSMIS  
CONFORMÉMENT À LA  
RÈGLE 17.1.a) OU b)

INSTITUT  
NATIONAL DE  
LA PROPRIÉTÉ  
INDUSTRIELLE

SIEGE  
26 bis, rue de Saint-Petersbourg  
75800 PARIS cedex 08  
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04  
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23  
www.inpi.fr





INSTITUT  
NATIONAL DE  
LA PROPRIÉTÉ  
INDUSTRIELLE

26 bis, rue de Saint Pétersbourg  
75800 Paris Cedex 08

Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

# BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



N° 11354\*01

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 1/2

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

08 540 W / 260399

REMISE <b>08 DEC 2003</b> DATE <b>75 INPI PARIS 34 SP</b> LIEU <b>0314330</b> N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI <b>08 DEC. 2003</b>		<input checked="" type="checkbox"/> <b>NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE</b>  CABINET PEUSCET 78, avenue Raymond Poincaré 75116 PARIS	
Vos références pour ce dossier (facultatif) 49.529			
Confirmation d'un dépôt par télécopie <input type="checkbox"/> N° attribué par l'INPI à la télécopie			
<b>2 NATURE DE LA DEMANDE</b>		Cochez l'une des 4 cases suivantes	
Demande de brevet		<input checked="" type="checkbox"/>	
Demande de certificat d'utilité		<input type="checkbox"/>	
Demande divisionnaire		<input type="checkbox"/>	
Demande de brevet initiale		N°	Date <input type="text"/>
ou demande de certificat d'utilité initiale		N°	Date <input type="text"/>
Transformation d'une demande de brevet européen		<input type="checkbox"/>	Date <input type="text"/>
Demande de brevet initiale		N°	Date <input type="text"/>
<b>3 TITRE DE L'INVENTION</b> (200 caractères ou espaces maximum) PROCEDE DE GONFLAGE DE PNEUMATIQUE, DISPOSITIF ET MACHINE POUR LA MISE EN OEUVRE DU PROCEDE			
<b>4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE</b>		Pays ou organisation Date <input type="text"/> N° Pays ou organisation Date <input type="text"/> N° Pays ou organisation Date <input type="text"/> N° <input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
<b>5 DEMANDEUR</b>		<input checked="" type="checkbox"/> S'il y a d'autres demandeurs, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
Nom ou dénomination sociale		SOCIETE DE TECHNOLOGIE MICHELIN STM	
Prénoms			
Forme juridique		Société anonyme à conseil d'administration	
N° SIREN		4 . 1 . 4 . 6 . 2 . 4 . 3 . 7 . 9	
Code APE-NAF			
Adresse		23, rue Breschet	
Rue			
Code postal et ville		63000 CLERMONT-FERRAND	
Pays		FR	
Nationalité		Française	
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			



26 bis, rue de Saint Pétersbourg  
75800 Paris Cedex 08  
Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

# BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



N° 11354\*01

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 1/2

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 540 W / 260899

<b>REMISE DES PIÈCES</b> DATE 8 DEC 2003 LIEU 75 INPI PARIS 34 SP N° D'ENREGISTREMENT 0314330 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI		<b>51 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE</b> CABINET PEUSCET 78, avenue Raymond Poincaré 75116 PARIS	
<b>Vos références pour ce dossier (facultatif)</b> 49.529			
<b>Confirmation d'un dépôt par télécopie</b> <input type="checkbox"/> N° attribué par l'INPI à la télécopie			
<b>2 NATURE DE LA DEMANDE</b>		<b>Cochez l'une des 4 cases suivantes</b>	
Demande de brevet		<input checked="" type="checkbox"/>	
Demande de certificat d'utilité		<input type="checkbox"/>	
Demande divisionnaire		<input type="checkbox"/>	
Demande de brevet initiale		N°	Date / /
ou demande de certificat d'utilité initiale		N°	Date / /
Transformation d'une demande de brevet européen		<input type="checkbox"/>	Date / /
Demande de brevet initiale		N°	Date / /
<b>3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)</b> PROCEDE DE GONFLAGE DE PNEUMATIQUE, DISPOSITIF ET MACHINE POUR LA MISE EN OEUVRE DU PROCEDE			
<b>4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE</b>		Pays ou organisation Date / / N° Pays ou organisation Date / / N° Pays ou organisation Date / / N° <input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
<b>5 DEMANDEUR</b>		<input checked="" type="checkbox"/> S'il y a d'autres demandeurs, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
Nom ou dénomination sociale		SOCIETE DE TECHNOLOGIE MICHELIN	
Prénoms			
Forme juridique		Société anonyme à conseil d'administration	
N° SIREN		4 . 1 . 4 . 6 . 2 . 4 . 3 . 7 . 9	
Code APE-NAF			
Adresse	Rue	23, rue Breschet	
	Code postal et ville	63000	CLERMONT-FERRAND
Pays		FR	
Nationalité		Française	
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			



# BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 2/2

REMISE DES PIÈCES DATE 75 INPI PARIS 34 SP LIEU 0314330 N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI		Réservé à l'INPI 08 540 W / 260899	
<b>Vos références pour ce dossier :</b> <i>(facultatif)</i>		49.529	
<b>6 MANDATAIRE</b>			
Nom		LAGET	
Prénom		Jean-Loup	
Cabinet ou Société		CABINET PEUSCET	
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel			
Adresse	Rue	78, avenue Raymond Poincaré	
	Code postal et ville	75116	PARIS
N° de téléphone <i>(facultatif)</i>		01 45 02 60 00	
N° de télécopie <i>(facultatif)</i>			
Adresse électronique <i>(facultatif)</i>			
<b>7 INVENTEUR (S)</b>			
Les inventeurs sont les demandeurs		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée	
<b>8 RAPPORT DE RECHERCHE</b>		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)	
Établissement immédiat ou établissement différé		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Paiement échelonné de la redevance		Paiement en trois versements, uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES</b>		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requête pour la première fois pour cette invention <i>(joindre un avis de non-imposition)</i> <input type="checkbox"/> Requête antérieurement à ce dépôt <i>(joindre une copie de la décision d'admission pour cette invention ou indiquer sa référence) :</i>	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes			
<b>10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE</b> (Nom et qualité du signataire) Gérard LEFEBURE (CPI 92-1148)		<b>VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI</b> 	

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI.



# BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 2/2

REMISE DES PIÈCES DATE 8 DEC 2003 LIEU 75 INPI PARIS 34 SP N° D'ENREGISTREMENT 0314330 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI		Réservé à l'INPI	
Vos références pour ce dossier : <i>(facultatif)</i>		49.529	
<b>6 MANDATAIRE</b> Nom Jean-Loup Prénom Cabinet ou Société CABINET PEUSCET N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel		LAGET	
Adresse	Rue	78, avenue Raymond Poincaré	
	Code postal et ville	75116	PARIS
N° de téléphone <i>(facultatif)</i>		01 45 02 60 00	
N° de télécopie <i>(facultatif)</i>			
Adresse électronique <i>(facultatif)</i>			
<b>7 INVENTEUR (S)</b> Les inventeurs sont les demandeurs		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée	
<b>8 RAPPORT DE RECHERCHE</b> Établissement immédiat ou établissement différé		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation) <input checked="" type="checkbox"/> Établissement immédiat <input type="checkbox"/> Établissement différé	
Paiement échelonné de la redevance		Paiement en trois versements, uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES</b>		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requête pour la première fois pour cette invention <i>(joindre un avis de non-imposition)</i> <input type="checkbox"/> Requête antérieurement à ce dépôt <i>(joindre une copie de la décision d'admission pour cette invention ou indiquer sa référence)</i> :	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes		1	
<b>10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE</b> (Nom et qualité du signataire) Jean-Loup LAGET (CPI 92-1134)		VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI	

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI.



26 bis, rue de Saint Pétersbourg  
75800 Paris Cedex 08  
Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

# BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



N° 11354\*01

## REQUÊTE EN DÉLIVRANCE

Page suite N° 1... / 1...

REMISE DES DÉPÔTS	8 DEC 2003
DATE	75 INPI PARIS 34 SP
LIEU	0314330
N° D'ENREGISTREMENT	
NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI	

Réservé à l'INPI

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 820 W / 260899

<b>Vos références pour ce dossier (facultatif)</b>		49.529	
<b>4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE</b>		Pays ou organisation	
		Date	/ / N°
		Pays ou organisation	
		Date	/ / N°
		Pays ou organisation	
		Date	/ / N°
<b>5 DEMANDEUR</b>			
Nom ou dénomination sociale		MICHELIN RECHERCHE ET TECHNIQUE S.A.	
Prénoms			
Forme juridique		Société anonyme	
N° SIREN			
Code APE-NAF			
Adresse	Rue	Route Louis Braille 10 et 12	
	Code postal et ville	1763	GRANGES-PACCOT
Pays		CH	
Nationalité		Suisse	
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			
<b>5 DEMANDEUR</b>			
Nom ou dénomination sociale			
Prénoms			
Forme juridique			
N° SIREN			
Code APE-NAF			
Adresse	Rue		
	Code postal et ville		
Pays			
Nationalité			
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			
<b>10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE</b> (Nom et qualité du signataire) Gérard LEFEBURE (CPI 92-1148)		<b>VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI</b> 	

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire.  
Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI



26 bis, rue de Saint Pétersbourg  
75800 Paris Cedex 08  
Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

# BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



N° 11354\*01

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE

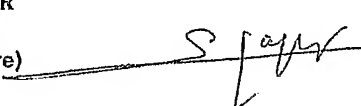
Page suite N° 1.../1...

Remise des pièces	
DATE	8 DEC 2003
LIEU	75 INPI PARIS 34 SP
N° D'ENREGISTREMENT	0314330
NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI	

Réservé à l'INPI

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 829 W / 260899

<b>Vos références pour ce dossier (facultatif)</b>		49.529	
<b>4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE</b>		Pays ou organisation	
		Date	/ / N°
		Pays ou organisation	
		Date	/ / N°
		Pays ou organisation	
		Date	/ / N°
<b>5 DEMANDEUR</b>			
Nom ou dénomination sociale		MICHELIN RECHERCHE ET TECHNIQUE S.A.	
Prénoms			
Forme juridique		Société anonyme	
N° SIREN		. . . . .	
Code APE-NAF		. . . .	
Adresse	Rue	Route Louis Braille 10 et 12	
	Code postal et ville	1763	GRANGES-PACCOT
Pays		CH	
Nationalité		Suisse	
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			
<b>5 DEMANDEUR</b>			
Nom ou dénomination sociale			
Prénoms			
Forme juridique			
N° SIREN		. . . . .	
Code APE-NAF		. . . .	
Adresse	Rue		
	Code postal et ville		
Pays			
Nationalité			
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			
<b>10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire)</b>		<b>VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI</b>	
Jean-Loup LAGET (CPI 92-1134) 			

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire.  
Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI



La présente invention concerne un procédé pour gonfler un pneumatique d'une roue de véhicule à l'aide d'une machine de gonflage commandée par une unité programmable de gestion de données, ainsi qu'un dispositif et une machine  
5 pour la mise en œuvre du procédé.

Pour obtenir les meilleures performances, qui résultent usuellement d'un compromis entre usure, adhérence et confort, et qui conditionnent une bonne tenue de route,  
10 un bon freinage, une bonne suspension, un faible niveau de bruit de roulement, un bon amortissement des vibrations..., l'ensemble véhicule/roue/pneu doit travailler à des pressions ayant des valeurs très proches des valeurs de consigne de pression préconisées pour le  
15 gonflage des pneumatiques. Ces valeurs de consigne de pression sont généralement fixées par un accord entre les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pneumatiques pour correspondre à un ensemble donné véhicule/roue/pneu pour des conditions données de masse,  
20 vitesse et stabilité, et pour des pneus froids, c'est-à-dire sans échauffement dû au roulage. Un roulage continu avec des pneumatiques sous-gonflés peut conduire à une diminution des performances des pneumatiques, telles que la résistance au roulement, l'endurance, le confort,  
25 etc... Inversement, des pneumatiques sur-gonflés peuvent conduire à une dégradation de l'adhérence des pneumatiques et du confort du véhicule et à une accélération de l'usure des pneumatiques. Comme un mauvais gonflage des pneumatiques peut conduire à des  
30 conséquences non négligeables, les constructeurs automobiles et les fabricants de pneumatiques recommandent généralement que la pression des

pneumatiques soit maintenue dans une plage étroite de pression, généralement inférieure à 10 pour cent de la valeur de consigne préconisée, soit, pour une valeur de consigne préconisée de 2 bars, une différence maximum de  
5 pression de 200 millibars par rapport à ladite valeur de consigne.

Lors d'une opération de gonflage à l'aide d'une machine de gonflage installée en libre service dans une station  
10 de distribution d'essence ou un supermarché, les conducteurs ne tiennent en général pas compte de l'état des pneumatiques de leur véhicule ou, quand ils veulent en tenir compte, ils rencontrent des difficultés. En effet, des sondages ont montré que :

15 - Les conducteurs ajustent rarement à froid la pression des pneumatiques de leur véhicule. Généralement, ils parcourent plusieurs kilomètres avant de s'arrêter à une station de gonflage et ils ne savent pas s'il est nécessaire de tenir compte d'un échauffement des  
20 pneumatiques et, le cas échéant, dans quelle proportion il doit en être tenu compte.

- Il arrive aux conducteurs de contrôler les pressions après ou pendant un long trajet.

- Les conducteurs ne peuvent pas tenir compte des  
25 différences de température entre des pneus qui ont été exposés au soleil et des pneus qui sont restés à l'ombre, et/ou tenir compte des différences d'échauffement entre les pneumatiques appartenant aux essieux avant et arrière.

30 - Pendant les périodes froides (automne, hiver et printemps) les conducteurs ajustent la pression des pneumatiques de leur véhicule plutôt en milieu ou en fin

de journée, donc à un moment où la température ambiante est usuellement plus élevée qu'en début de journée.

- Il arrive souvent que les conducteurs n'ajustent la pression des pneumatiques de leur véhicule qu'une fois  
5 par an, à l'occasion d'un départ en vacances de longue durée, généralement en été, donc à une période où la température ambiante est relativement élevée.

Dans de nombreux cas, il arrive donc que le gonflage des  
10 pneumatiques soit effectué à un moment où les pneumatiques sont dans un état chaud. Dans ce cas, si la pression des pneumatiques est ajustée à la valeur de consigne préconisée par le constructeur du véhicule automobile, les pneumatiques pourront être sous-gonflés.  
15 Il peut même arriver que, si les pneumatiques ont été fortement échauffés, le conducteur constate que la pression est plus élevée que la valeur de consigne préconisée par le constructeur et que, voyant cela, le conducteur dégonfle les pneumatiques alors qu'ils étaient  
20 à la bonne pression ou qu'ils auraient dû être regonflés si la pression avait été mesurée à froid. Dans ce dernier cas, il peut en résulter que les pneus sont ou deviennent nettement sous-gonflés sans que le conducteur le sache, ce qui peut avoir de multiples conséquences, telles que  
25 celles indiquées plus haut.

Lorsque les conducteurs font appel à un professionnel dans une station service pour le gonflage des pneumatiques de leur véhicule, le plus souvent le  
30 professionnel applique une solution radicale consistant à gonfler systématiquement les pneumatiques en ajoutant 0,3 à 0,4 bar, ou plus, à la valeur de consigne préconisée

par le constructeur. Une telle solution n'est pas non plus satisfaisante car elle peut conduire à un gonflage exagéré des pneumatiques et à des performances dégradées, notamment du point de vue de l'usure des pneumatiques et  
5 du confort du véhicule.

On connaît des véhicules automobiles dont les roues sont munies d'un système de surveillance de pression, couramment appelé système TPMS (abréviation de  
10 l'expression anglaise Tyre Pressure Monitoring System signifiant Système de surveillance de la pression des pneus). Les systèmes TPMS comprennent généralement un capteur de pression et/ou un détecteur de variation de pression, ainsi qu'un module de gestion susceptible de  
15 recevoir et de traiter des informations fournies par le capteur de pression et/ou le détecteur de variation de pression et un module émetteur pour transmettre à un récepteur indépendant de la roue les informations analysées et traitées par le module de gestion (voir  
20 notamment les demandes internationales de brevet publiées sous les n° WO 02/34551, WO 02/34552 et WO 02/34553). Selon le cas, les informations transmises au récepteur sont utilisées pour avertir le conducteur d'une automobile d'une anomalie, comme par exemple une pression  
25 insuffisante à l'intérieur de la cavité du pneumatique, une crevaison, une perte rapide de pression, un éclatement, etc.

Même avec les véhicules équipés d'un système TPMS, le  
30 gonflage correct des pneumatiques est important. En effet, le seuil de déclenchement de l'alarme des systèmes TPMS n'est usuellement pas très éloigné de la valeur de

consigne préconisée par le constructeur pour la pression de gonflage, par exemple de -300 à -400 millibars. Il en résulte que si un conducteur réajuste la pression des pneumatiques de son véhicule dans l'après-midi, par exemple après son travail, alors que la température ambiante est d'environ 20°C, et après avoir roulé quelque peu, entraînant ainsi un échauffement des pneumatiques d'au moins 10°C en plus de la température ambiante, soit au total une température des pneumatiques d'au moins 30°C, le lendemain matin, à froid, si la température ambiante est par exemple de 0°C, la pression des pneumatiques aura facilement baissé d'au moins 300 millibars en dessous de la pression ajustée par le conducteur lors du gonflage effectué dans l'après-midi de la veille, c'est-à-dire que les pneumatiques pourront être à une pression très proche du seuil de déclenchement de l'alarme. L'alarme peut donc se déclencher et, si cela se produit, le conducteur réajustera la pression des pneumatiques selon son habitude, le plus souvent dans l'après-midi après son travail, de sorte que le même phénomène pourra éventuellement se reproduire le lendemain matin et les jours suivants sans que le conducteur comprenne le phénomène. Il en résulte chez le conducteur une certaine incompréhension et/ou lassitude. En revanche, si le conducteur a fait réajuster la pression des pneumatiques par un professionnel qui a trop largement sur-gonflé les pneumatiques, le système TPMS n'émet pas nécessairement une alarme, mais cette situation n'est pas non plus satisfaisante, car elle peut amener les pneumatiques à fonctionner en dehors des conditions pour lesquelles ils ont été prévus.

La présente invention a donc pour but de résoudre les problèmes susindiqués en fournissant un procédé permettant de gonfler le plus correctement possible un pneumatique d'une roue de véhicule même si le pneumatique  
5 est chaud ou a roulé sur un long trajet avant que sa pression soit réajustée, et cela quel que soit le moment de la journée où le réajustement de la pression est effectué.

10 A cet effet, la présente invention a pour objet un procédé pour gonfler un pneumatique d'une roue de véhicule à l'aide d'une machine de gonflage commandée par une unité programmable de gestion de données, ledit procédé consistant :

15 a) à utiliser une roue pour laquelle au moins un des composants de la roue est muni d'un support d'information portant un capteur de température apte à fournir la valeur de la température du pneumatique de la roue, ledit support d'information étant consultable automatiquement  
20 et apte à fournir, quand il est consulté, au moins une donnée utilisable pour gonfler le pneumatique,

b) à consulter automatiquement ledit support d'information et à transmettre automatiquement à ladite unité programmable de gestion de données au moins la  
25 valeur de la température du pneumatique fournie par le capteur de température,

c) à fournir à l'unité programmable de gestion de données au moins une donnée permettant de définir une valeur de consigne pour la pression de gonflage du  
30 pneumatique,

d) à mesurer la température ambiante sur le site de la machine de gonflage,

e) à calculer une valeur moyenne de ladite température ambiante sur une période de temps écoulée prédéfinie,

f) à calculer, sur la base de ladite valeur de  
5 consigne pour la pression de gonflage, une valeur de consigne corrigée tenant compte de la valeur de la température du pneumatique fournie par le capteur de température, la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  étant calculée d'après la formule

$$P_{cc} = P_c \cdot \frac{T_p}{T_{ref}}$$

10 dans laquelle  $P_c$  est ladite valeur de consigne pour la pression de gonflage,  $T_p$  est la température du pneumatique fournie par le capteur de température, et  $T_{ref}$  est une température variable de référence qui est choisie comme étant la température la plus basse parmi la  
15 température ambiante instantanée mesurée sur le site de la machine de gonflage et ladite valeur moyenne calculée de la température ambiante, les pressions  $P_c$  et  $P_{cc}$  étant en valeur absolue et les températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  étant en degré K,

20 g) à mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique,

h) à ajuster, par gonflage ou dégonflage, la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique à la valeur de consigne corrigée calculée.

25

Dans un mode de réalisation de la présente invention, la valeur moyenne de la température ambiante peut être calculée sur une période de 24 heures. A titre de variante, la valeur moyenne de la température ambiante  
30 peut être calculée sur une période 12 heures.

De préférence, à l'étape c), ladite au moins une donnée permettant de définir une valeur de consigne pour la pression de gonflage est fournie automatiquement par la consultation automatique dudit support d'information effectuée à l'étape b).

En variante ou pour les véhicules qui ne sont pas équipé d'un système TPMS, à l'étape c) ladite au moins une donnée permettant de définir une valeur de consigne pour la pression de gonflage est fournie par un utilisateur de la machine de gonflage par entrée de ladite au moins une donnée au moyen d'un clavier.

Le procédé selon l'invention peut en outre comporter une étape consistant à mesurer la pression atmosphérique sur le site de la machine de gonflage, et à l'étape f), la valeur de consigne corrigée  $P'_{cc}$ , en valeur relative, est calculée d'après la formule :

$$P'_{cc} = (P'_c + P_{atm}) \cdot [(t_p + 273) / (t_{ref} + 273)] - P_{atm}$$

dans laquelle  $P'_c$  est ladite valeur de consigne, en valeur relative, pour la pression de gonflage,  $P_{atm}$  est la valeur de la pression atmosphérique mesurée,  $t_p$  et  $t_{ref}$  sont ladite température du pneumatique et ladite température variable de référence en degré C.

25

Le procédé selon l'invention peut en outre comporter une étape consistant à fournir à l'unité programmable de gestion de données au moins une information supplémentaire choisie dans le groupe comprenant une information indiquant le modèle du véhicule auquel appartient la roue dont le pneumatique est à gonfler, une

30



information indiquant si ledit pneumatique à gonfler appartient à un essieu avant ou arrière, une information indiquant un état de charge du véhicule et une information indiquant sur quel type de voie l'utilisateur  
5 à l'intention de rouler, et ladite au moins une information supplémentaire est prise en compte, en combinaison avec ladite donnée fournie à l'étape c), pour définir la valeur de consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage à utiliser pour le calcul de la valeur de  
10 consigne corrigée.

Le procédé selon l'invention peut en outre comporter, après l'étape h) les étapes consistant :

- k) à répéter l'étape b),
- 15 l) à vérifier si la température du pneumatique fournie par le capteur de température à l'étape k) a changé de plus d'une quantité prédéfinie par rapport à la température du pneumatique fournie par le capteur de température à l'étape b),
- 20 m) si le résultat de la vérification effectuée à l'étape l) est positif, à répéter les étapes f) à h) en utilisant dans la formule de calcul de la valeur de consigne corrigée la valeur de la température du pneumatique fournie par le capteur de température à  
25 l'étape k), sinon à émettre un message de fin de gonflage.

Dans un mode de réalisation de l'invention, à l'étape g), la valeur de la pression à l'intérieur du pneumatique est  
30 mesurée par un premier capteur de pression situé dans la machine de gonflage.

Dans le cas où le support d'information porte un second capteur de pression apte à fournir la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique, le procédé selon l'invention peut en outre présenter les caractéristiques suivantes :

- à l'étape b), la valeur de la pression fournie par le second capteur de pression est aussi transmise à l'unité programmable de gestion de données,
- à l'étape g) la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique, mesurée par le premier capteur de pression, est comparée à la valeur de la pression fournie par le second capteur de pression et un signal d'erreur est produit et compté si les valeurs de pression fournies par les premier et second capteurs diffèrent de plus d'une quantité prédéfinie.

Dans ce cas, un message d'erreur peut être émis si le nombre des signaux d'erreurs comptés atteint un nombre prédéfini au cours d'opérations successives de gonflage, et la machine de gonflage est mise hors service.

La présente invention a également pour objet un dispositif pour gonfler un pneumatique d'une roue de véhicule comprenant :

- a) au moins un support d'information consultable automatiquement, porté par au moins un des composants de la roue dont le pneumatique est à gonfler, ledit support d'information portant un premier capteur de température apte à fournir la valeur de la température du pneumatique de la roue, et étant apte à fournir, quand il est consulté, au moins une donnée utilisable pour gonfler le pneumatique,

b) un moyen de consultation et de transmission apte à consulter automatiquement ledit support d'information et à transmettre automatiquement ladite au moins une donnée à une unité programmable de gestion de données,

5 c) ladite unité programmable de gestion de données,

d) un second capteur de température pour mesurer la température ambiante sur le site de la machine de gonflage,

e) des moyens de calcul inclus dans ladite unité  
10 programmable de gestion de données pour calculer une valeur de consigne corrigée pour la pression de gonflage du pneumatique à gonfler, sur la base d'une valeur de consigne pour la pression de gonflage définie à partir d'au moins une donnée fournie à ladite unité programmable  
15 de gestion de données, et tenant compte de la valeur de la température du pneumatique fournie par le premier capteur de température, l'unité programmable de gestion de données étant programmée pour que lesdits moyens de calcul calculent une valeur moyenne de ladite température  
20 ambiante sur une période de temps écoulée prédéfinie, et calculent la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  d'après la formule :

$$P_{cc} = P_c \cdot \frac{T_p}{T_{ref}}$$

----- dans laquelle  $P_c$  est ladite valeur de consigne pour la  
pression de gonflage,  $T_p$  est la température du  
25 pneumatique fournie par le premier capteur de température et  $T_{ref}$  est une température variable de référence qui est choisie comme étant la température la plus basse parmi la température ambiante instantanée mesurée sur le site de la machine de gonflage par le second capteur de  
30 température et ladite valeur moyenne calculée de la

température ambiante, les pressions  $P_c$  et  $P_{cc}$  étant en valeur absolue et les températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  étant en degré K,

5 f) au moins un moyen pour mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur dudit pneumatique à gonfler et pour fournir la valeur de la pression mesurée à ladite unité programmable de gestion de données,

10 g) une machine de gonflage, commandée par ladite unité programmable de gestion de données pour ajuster la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique à la valeur de consigne corrigée ( $P_{cc}$ ) calculée par lesdits moyens de calcul.

15 Dans un mode de réalisation de l'invention, le support d'information comporte une mémoire contenant, à titre de ladite au moins une donnée, la valeur de consigne pour la pression de gonflage.

20 Dans un autre mode de réalisation de l'invention, le support d'information comporte une mémoire contenant, à titre de ladite au moins une donnée, une donnée d'identification relative au pneumatique à gonfler.

25 Dans ce cas, l'unité programmable de gestion de données comporte une mémoire contenant une table de correspondance comprenant les données d'identification de tous les pneumatiques susceptibles d'être gonflés au moyen de la machine de gonflage et, pour chaque donnée d'identification, plusieurs valeurs de consigne pour la  
30 pression de gonflage qui dépendent elles-mêmes d'au moins une information supplémentaire choisie dans le groupe comprenant une information indiquant le modèle de

véhicule auquel appartient la roue dont le pneumatique est à gonfler, une information indiquant si ledit pneumatique appartient à un essieu avant ou arrière, une information indiquant un état de charge du véhicule et  
5 une information indiquant sur quel type de voie l'utilisateur à l'intention de rouler.

De préférence, un clavier est prévu pour entrer ladite au moins une information supplémentaire dans ladite unité  
10 programmable de gestion de données, et cette dernière est programmée pour sélectionner comme valeur de consigne dans la table de correspondance la valeur de consigne correspondant à ladite donnée d'identification et à ladite au moins une information supplémentaire entrée au  
15 moyen du clavier.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif peut comprendre, à titre dudit moyen pour mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du  
20 pneumatique, un premier capteur de pression qui est situé dans la machine de gonflage et qui est en communication, du point de vue fluide, avec ledit pneumatique quand la machine de gonflage est raccordée à une valve de gonflage de la roue.

25  
En variante ou en plus de la caractéristique précédente, le dispositif peut comprendre, à titre dudit moyen pour mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique, un second capteur de pression qui est  
30 porté par ledit support d'information, et ledit support d'information est apte à fournir, quand il est consulté, la valeur de la pression mesurée par le second capteur de

pression à ladite unité programmable de gestion de données.

Quand les premier et second capteurs de pression sont  
 5 prévus à titre de moyen pour mesurer la valeur de la  
 pression de l'air à l'intérieur du pneumatique, l'unité  
 programmable de gestion de données peut être programmée  
 pour comparer les valeurs de pression fournies par les  
 premier et second capteurs de pression et pour produire  
 10 et compter un signal d'erreur si lesdites valeurs de  
 pression diffèrent de plus d'une quantité prédéfinie.

Dans ce cas, l'unité programmable de gestion de données  
 peut être programmée pour émettre un message d'erreur si  
 15 le nombre des signaux d'erreur comptés au cours  
 d'opérations successives de gonflage atteint un nombre  
 prédéfini, et pour mettre la machine de gonflage hors  
 service.

20 Le dispositif selon l'invention peut en outre comprendre  
 un troisième capteur de pression installé pour mesurer la  
 pression atmosphérique sur le site de la machine de  
 gonflage, et l'unité programmable de gestion de données  
 est programmée pour calculer la valeur de consigne  
 25 corrigée  $P'_{cc}$ , en valeur relative, d'après la formule :

$$P'_{cc} = (P'_c + P_{atm}) \cdot [(t_p + 273) / (t_{ref} + 273)] - P_{atm}$$

dans laquelle  $P'_c$  est ladite valeur de consigne, en  
 valeur relative, pour la pression de gonflage,  $P_{atm}$  est la  
 valeur de la pression atmosphérique mesurée par le  
 troisième capteur de pression (38),  $t_p$  et  $t_{ref}$  sont  
 30 respectivement ladite température du pneumatique et  
 ladite température variable de référence en degré C.

L'invention a également pour objet une machine de gonflage pour des roues de véhicule ayant au moins un composant qui est muni d'un support d'information portant un premier capteur de température apte à fournir la valeur de la température du pneumatique de la roue correspondante, ledit support d'information étant consultable automatiquement et apte à fournir, quand il est consulté, au moins une donnée utilisable pour gonfler le pneumatique, ladite machine comprenant :

a) un moyen de consultation et de transmission apte à consulter automatiquement ledit support d'information et à transmettre automatiquement ladite au moins une donnée à une unité programmable de gestion de données,

b) ladite unité programmable de gestion de données,

c) un second capteur de température pour mesurer la température ambiante sur le site de la machine de gonflage,

d) des moyens de calcul inclus dans ladite unité programmable de gestion de données pour calculer une valeur de consigne corrigée pour la pression de gonflage du pneumatique à gonfler, sur la base d'une valeur de consigne pour la pression de gonflage définie à partir d'au moins une donnée fournie à ladite unité programmable

~~de gestion de données, et tenant compte de la valeur de~~  
la température du pneumatique fournie par le premier capteur de température, l'unité programmable de gestion de donnée étant programmée pour que lesdits moyens de calcul calculent une valeur moyenne de ladite température ambiante sur une période de temps écoulee prédéfinie, et calculent la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  d'après la formule :

L'invention a également pour objet une machine de gonflage pour des roues de véhicule ayant au moins un composant qui est muni d'un support d'information portant un premier capteur de température apte à fournir la valeur de la température du pneumatique de la roue correspondante, ledit support d'information étant consultable automatiquement et apte à fournir, quand il est consulté, au moins une donnée utilisable pour gonfler le pneumatique, ladite machine comprenant :

- a) un moyen de consultation et de transmission apte à consulter automatiquement ledit support d'information et à transmettre automatiquement ladite au moins une donnée à une unité programmable de gestion de données,
- b) ladite unité programmable de gestion de données,
- c) un second capteur de température pour mesurer la température ambiante sur le site de la machine de gonflage,
- d) des moyens de calcul inclus dans ladite unité programmable de gestion de données pour calculer une valeur de consigne corrigée pour la pression de gonflage du pneumatique à gonfler, sur la base d'une valeur de consigne pour la pression de gonflage définie à partir d'au moins une donnée fournie à ladite unité programmable de gestion de données, et tenant compte de la valeur de la température du pneumatique fournie par le premier capteur de température, l'unité programmable de gestion de donnée étant programmée pour que lesdits moyens de calcul calculent une valeur moyenne de ladite température ambiante sur une période de temps écoulée prédéfinie, et calculent la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  d'après la formule :

$$P_{cc} = P_c \cdot \frac{T_p}{T_{ref}}$$



dans laquelle  $P_c$  est ladite valeur de consigne pour la pression de gonflage,  $T_p$  est la température du pneumatique fournie par le premier capteur de température et  $T_{ref}$  est une température variable de référence qui est  
5 choisie comme étant la température la plus basse parmi la température ambiante instantanée mesurée sur le site de la machine de gonflage par le second capteur de température et ladite valeur moyenne calculée de la température ambiante, les pressions  $P_c$  et  $P_{oc}$  étant en  
10 valeur absolue et les températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  étant en degré K,

e) un capteur de pression apte à mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur dudit pneumatique à gonfler et pour fournir la valeur de la pression mesurée  
15 à ladite unité programmable de gestion de données,

f) des moyens de gonflage commandés par ladite unité programmable de gestion de données pour ajuster la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique à la valeur de consigne corrigé calculée par lesdits moyens de  
20 calcul.

La machine de gonflage peut en outre présenter une ou plusieurs des caractéristiques additionnelles déjà indiquées plus haut à propos du dispositif de gonflage.

25. D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront au cours de la description suivante d'un mode de réalisation de l'invention donné à titre d'exemple en référence aux dessins annexés sur lesquels :  
30 - la figure 1 illustre une représentation schématique d'un dispositif de gonflage selon un mode de réalisation de l'invention ;

- la figure 2 est une vue en coupe transversale montrant une partie d'une roue, dont les composants sont munis de supports d'information ;
- la figure 3 illustre une représentation schématique d'un support d'information utilisable avec l'un  
5 quelconque des composants de la roue montrée sur la figure 2 et utilisable avec le dispositif de gonflage représenté sur la figure 1 ;
- la figure 4 est une vue semblable à la figure 3,  
10 illustrant de manière schématique un support d'information évolué.

En se reportant tout d'abord à la figure 1, on peut voir un dispositif de gonflage 1 utilisable pour la mise en  
15 œuvre du procédé de l'invention. Le dispositif de gonflage 1 comprend une machine de gonflage 2, apte à gonfler les roues 3 d'un véhicule automobile V. Chaque roue 3 comprend une jante 4, un pneumatique 5 et éventuellement un appui de sécurité 6 destiné à permettre  
20 un roulage temporaire du véhicule V lors d'une chute de pression partielle ou totale à l'intérieur de la cavité du pneumatique 5 de la roue.

La figure 2 illustre, en coupe transversale, une partie  
25 d'une roue 3 de type connu, dans un état de roulage à plat, c'est-à-dire dans un état dégonflé du pneumatique 5.

Dans le mode de réalisation représenté ici, chacun des  
30 composants 4, 5 et 6 de la roue 3 comporte, de façon connue en soi, un support d'information 7, 8 ou 9, respectivement. Cependant, ici, au moins un des supports

d'information 7, 8 et 9 porte ou contient au moins une donnée utilisable pour gonfler la roue 3, en particulier des données pour effectuer un réglage préalable de la machine de gonflage de pneus avant une opération de  
5 gonflage de la roue 3.

La figure 2 montre un exemple connu d'implantation des supports d'information 7, 8 et 9 dans la roue 3. Dans l'exemple représenté dans la figure 2, les supports  
10 d'information 7, 8 et 9 sont disposés contre une paroi du composant correspondant et maintenus par exemple par collage. Par exemple, le support d'information 8 associé au pneumatique 5 est disposé contre la face intérieure de la bande de roulement 5a du pneumatique 5 et fixé à la  
15 bande de roulement par collage. Selon un autre exemple (non montré), les supports d'information 7, 8 et 9 peuvent être intégrés ou noyés, de façon connue, dans l'une ou l'autre des parois du composant correspondant 4, 5 ou 6. Sur la figure 2, on a également montré, de façon  
20 très schématique, une valve de gonflage 10 en communication fluïdique avec la cavité interne du pneumatique 5.

Les supports d'information 7, 8 et 9 peuvent prendre une  
25 multiplicité de formes, comme par exemple une étiquette électronique telle un transpondeur, un élément de mémoire de type ROM ou RAM, etc.

La figure 3 montre, de manière schématique, un exemple  
30 d'étiquette électronique susceptible d'être utilisée pour former le support d'information 7, 8 ou 9. Comme montré dans la figure 3, l'étiquette électronique comporte une

mémoire 11 contenant la ou les données devant être transmises à la machine de gonflage 2, un émetteur/récepteur 12 apte à établir, via une éventuelle antenne 13, une communication bidirectionnelle sans fil  
5 avec ladite machine de gonflage 2, et un microprocesseur 14 apte à gérer le fonctionnement de la mémoire 11 et de la section émettrice de l'émetteur/réception 12 quand la section réceptrice de celui-ci reçoit un signal d'interrogation ou de stimulation en provenance de la  
10 machine de gonflage 2. Une pile ou batterie 15 peut être prévue pour fournir l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement de la mémoire 11, de l'émetteur/récepteur 12 et du microprocesseur 14. Toutefois, la présence de la batterie n'est pas absolument nécessaire lorsque l'on  
15 utilise un simple transpondeur et une mémoire fixe contenant un code unique, car dans ce cas, l'énergie nécessaire pour le fonctionnement de l'étiquette électronique peut être prélevée sur le signal d'interrogation ou de stimulation reçu par l'étiquette  
20 électronique en provenance de la machine de gonflage 2.

Au moins une des étiquettes électroniques 7, 8 et 9, par exemple l'étiquette 7 associée à la jante 4 ou l'étiquette 8 associée au pneumatique 5, comprend un  
25 capteur de température 20 apte à mesurer la température du pneumatique. Dans le présent contexte, on entend par température du pneumatique, la température de l'air dans la cavité du pneumatique 5. De préférence, on utilise comme capteur de température 20, un capteur à faible  
30 consommation de courant, comme par exemple un thermocouple, afin d'économiser l'énergie de la pile ou batterie 15.

La figure 4 montre, de façon schématique, une étiquette électronique plus évoluée que celle de la figure 3, qui est également utilisable pour former l'un ou l'autre des supports d'information 7, 8 ou 9. L'étiquette de la figure 4 est utilisable dans le cas où elle doit être aussi capable de fournir une indication sur la valeur de la pression de l'air à l'intérieur de la cavité du pneumatique 5 de la roue 3, comme pour un véhicule équipé d'un système TPMS. Dans l'étiquette électronique de la figure 4, les éléments qui sont identiques ou qui jouent le même rôle que ceux de l'étiquette électronique de la figure 3 sont désignés par les mêmes numéros de référence et ne seront pas décrits à nouveau en détail.

L'étiquette électronique de la figure 4 diffère de celle de la figure 3 en ce qu'elle comprend en outre un capteur de pression 16 apte à mesurer la pression de l'air dans la cavité du pneumatique 5. De façon connue, on utilise de préférence comme capteur pression 16 un capteur ne nécessitant pas d'alimentation comme par exemple un capteur de type piézo-électrique, afin d'économiser l'énergie de la pile ou batterie 15. Ceci permet d'augmenter la durée de vie de la pile ou batterie 15 de telle sorte qu'elle puisse correspondre, dans la mesure du possible, à celle de la jante 4 ou du pneumatique 5 de la roue 3. Ainsi, en plus de sa fonction de support d'information pour la mise en œuvre du procédé de gonflage selon l'invention, l'étiquette électronique peut aussi être utilisée avantageusement dans le cas où le véhicule est équipé d'un système TPMS permettant la

surveillance de la pression des pneumatiques à l'arrêt comme pendant le roulage.

Revenant à la figure 1, on peut voir que la machine de gonflage 2 comporte une unité programmable de gestion de données 17, par exemple un microprocesseur, et une mémoire 18, qui peut être une mémoire interne du microprocesseur 17 ou une mémoire externe connectée au microprocesseur. Le microprocesseur 17 est conçu, d'une façon qui sera décrite en détail plus loin, pour régler la machine de gonflage 2, avant chaque opération de gonflage d'un pneumatique, sur la base de données qui sont introduites dans la mémoire 18 et qui sont relatives à la température du pneumatique 5 de la roue 3 à gonfler, au type dudit pneumatique, au modèle du véhicule dont les roues sont équipées dudit pneumatique, et éventuellement sur la base d'autres informations supplémentaires, comme par exemple une information indiquant si le pneumatique à gonfler appartient à un essieu avant ou arrière, ou des informations relatives aux conditions de roulage actuelles ou futures du véhicule (état de charge du véhicule, vitesse du véhicule, c'est-à-dire évolution du véhicule en ville, sur route ou sur autoroute). Le microprocesseur 17 est également conçu pour gérer ensuite, comme on le verra plus loin, le fonctionnement des organes fonctionnels de la machine de gonflage 2 pendant les opérations de gonflage, sur la base d'un programme stocké dans la mémoire 18.

Au moins une partie des données et/ou informations susmentionnées permettant le réglage préalable de la machine 2 en vue de l'adapter à chaque roue devant être

gonflée pourra être saisie manuellement par un utilisateur de la machine 2 à l'aide d'un clavier 30, en vue d'être entrées dans la mémoire 18.

5 Toutefois, étant donné que, dans le procédé de gonflage selon l'invention, la machine 2 doit être en mesure de recevoir l'information relative à la température du pneumatique 5 à gonfler, température qui est mesurée par le capteur de température porté l'une des étiquettes  
10 électroniques 7, 8 ou 9 de la roue 3, il est particulièrement avantageux qu'au moins une partie des données susmentionnées nécessaires au réglage de la machine de gonflage 2, comme par exemple le type du pneumatique ou une valeur de consigne pour la pression de  
15 gonflage de ce type de pneumatique, soit emmagasinée dans la mémoire 11 de l'une ou l'autre des étiquettes électroniques 7, 8 et 9, afin de pouvoir être transmise à la machine de gonflage 2 en plus de la valeur de la température du pneumatique 5 à gonfler.

20

La machine 2 comprend donc, en plus du clavier susmentionné 30, au moins un émetteur/récepteur 19 qui est relié au microprocesseur 17 par une liaison appropriée 21, par exemple une liaison série de type RS  
25 232 ou une liaison de type CAN, BLUE TOOTH ou autre réseau de terrain. L'émetteur/récepteur 19 est conçu pour pouvoir établir une communication bidirectionnelle sans fil avec l'émetteur/récepteur 12 de l'étiquette électronique 7, 8 ou 9 de la figure 3 ou 4.

30

Par exemple, la section émettrice 19a de l'émetteur/récepteur 19 peut être conçue pour émettre un

signal d'interrogation ou de stimulation à une fréquence 125 KHz pendant une durée de deux à trois secondes chaque fois qu'une roue 3 est approchée de la machine 2, comme on le verra en détail plus loin. Quand la section

5 réceptrice de l'émetteur/récepteur 12 de l'étiquette électronique 7, 8 ou 9 reçoit le signal d'interrogation ou de stimulation émis par l'émetteur/récepteur 19, elle excite le microprocesseur 14 qui va chercher la ou les données contenues dans la mémoire 11 et transmet lesdites

10 données, via la section émettrice de l'émetteur/récepteur 12 vers la section réceptrice 19b de l'émetteur/récepteur 19, par exemple sous la forme d'un signal codé à une fréquence de 433 Mhz ou 315 Mhz.

15 Dans le cas où chacun des composants de la roue 3 porte une étiquette électronique, c'est-à-dire dans le cas où la roue 3 comporte plusieurs étiquettes électroniques comme les étiquettes 7, 8 et 9, le signal codé de réponse peut être calé sur une fréquence particulière, proche de

20 433 Mhz ou 315 Mhz, mais différente pour chaque étiquette. Du côté de la machine 2, l'émetteur/récepteur 19 comporte une section réceptrice 19b à large bande, apte à recevoir toutes les fréquences susceptibles d'être émises par les étiquettes électroniques 7, 8 et 9. Même

25 si un seul des composants de la roue 3 comporte une étiquette électronique, par exemple la jante 4 avec son étiquette électronique 7, il peut néanmoins être avantageux que le signal codé de réponse soit calé sur une première fréquence particulière, par exemple

30 supérieure à 433 Mhz, pour une roue appartenant à un essieu avant et sur une seconde fréquence particulière, par exemple inférieure à 433 Mhz, pour une roue



appartenant à un essieu arrière. Dans ce dernier cas, la machine de gonflage 2 sera en mesure de déterminer si le pneumatique à gonfler appartient à une roue avant ou arrière simplement en discriminant la fréquence du signal  
5 codé de réponse.

De préférence, le signal d'interrogation ou de stimulation émis par la section émettrice de l'émetteur/réception 19 et le ou les signaux codés de  
10 réponse envoyés par la section émettrice de l'émetteur/récepteur 12 de la ou des étiquettes électroniques 7, 8 ou 9 sont synchronisés, c'est-à-dire que les signaux codés de réponse sont émis dans une fenêtre temporelle de durée prédéfinie après l'émission  
15 du signal d'interrogation ou de stimulation. Ainsi, le microprocesseur 17 de la machine 2 est capable de rejeter tout signal parasite non reçu dans la fenêtre temporelle.

Les signaux codés de réponse reçus par  
20 l'émetteur/récepteur 19 et transmis au microprocesseur 17 de la machine 2 sont stockés dans la mémoire 18.

Dans la figure 1, l'une des roues 3 du véhicule V est représentée avec une valve 10 exagérément allongée pour  
25 la commodité du dessin. La valve 10 comporte un raccord mâle 23 raccordé à un raccord femelle 24 à une extrémité d'un tuyau souple 25 d'alimentation en air comprimé provenant de la machine de gonflage 2.

30 A l'intérieur de la machine de gonflage 2, l'autre extrémité du tuyau souple 25 est raccordée d'une part à la sortie d'une électrovalve de gonflage 26 et, d'autre

part, à l'entrée d'une électrovalve de dégonflage 27 dont la sortie est à l'atmosphère. L'entrée de l'électrovalve de gonflage 26 est elle-même reliée d'une part à un accumulateur de pression 28 et, d'autre part, à la sortie  
5 d'un compresseur d'un groupe motocompresseur 29. A l'accumulateur de pression 28 peut être associé un capteur de pression (non montré) dont le signal de sortie est envoyé au microprocesseur 17. Dans ce cas, un programme contenu dans la mémoire 18 du microprocesseur  
10 17 peut être prévu pour comparer la valeur de la pression dans l'accumulateur de pression 28, mesurée par le capteur de pression susmentionné, à deux valeurs de seuil, respectivement inférieure et supérieure, afin de mettre en marche le groupe motocompresseur 29 quand la  
15 valeur mesurée de la pression tombe au-dessous de la valeur de seuil inférieure, et pour arrêter le groupe motocompresseur 29 quand la valeur mesurée de la pression atteint la valeur de seuil supérieure.

20 A titre de variante, à la place du capteur de pression susmentionné, il est possible d'associer à l'accumulateur de pression 28 un pressostat à deux seuils de pression, qui met en marche le groupe motocompresseur 29 lorsque la pression dans l'accumulateur de pression 28 tombe au-  
25 dessous d'une valeur de seuil inférieure, et arrête ledit groupe motocompresseur quand la pression dans l'accumulateur 28 atteint une valeur de seuil supérieure.

Comme indiqué plus haut, la mémoire 11 de l'étiquette  
30 électronique associée à la jante 4 ou au pneumatique 5 peut contenir une donnée permettant de définir une valeur de consigne pour la pression de gonflage du pneumatique 5

de la roue 3 correspondante. Cette donnée peut être la valeur de consigne elle-même. Toutefois, dans le cas où la mémoire 18 contient une table de correspondance, il n'est pas absolument indispensable que la mémoire 11 de l'étiquette électronique 7 ou 8 associée à la jante 4 ou pneumatique 5 contienne une valeur de consigne pour la pression de gonflage du pneumatique correspondant. En effet, dans ce cas, il suffit que la mémoire 11 contienne une donnée d'identification, par exemple le type du pneumatique, et que la table de correspondance contenue dans la mémoire 11 comprenne, pour chaque donnée d'identification, une valeur de consigne pour la pression de gonflage du pneumatique 5 associé à la jante 4 qui a été identifié au moyen de la donnée d'identification contenue dans la mémoire 11 de l'étiquette électronique 7 ou 8 correspondante. Les valeurs de consigne pour la pression de gonflage peuvent être, comme indiquées plus haut, les valeurs définies ou préconisées par les constructeurs automobiles, en accord avec les fabricants de pneumatiques, pour des ensembles donnés véhicule/roue/pneumatique, pour des pneumatiques froids, c'est-à-dire sans échauffement dû au roulage, et pour des conditions données de roulage, notamment l'état de charge et la vitesse du véhicule.

De préférence, la section émettrice 19a et la section réceptrice 19b de l'émetteur/récepteur 19 de la machine de gonflage 2 sont reliées respectivement par des câbles souples 31 et 32 à des antennes 33 et 34 situées à proximité du raccord femelle 24 du tuyau souple 25. Les câbles 31 et 32 peuvent être liés ou intégrés au tuyau souple 25, au moins dans sa partie qui se trouve à

l'extérieur de la machine de gonflage 2, afin de ne former qu'un seul élément allongé flexible avec ledit tuyau. Dans ces conditions, en utilisant des émetteurs/récepteurs 12 et 19 à faible portée, par exemple inférieur à 1 mètre, on peut faire en sorte que l'émetteur/récepteur 19 de la machine de gonflage recevra uniquement la ou les données contenues dans les étiquettes 7, 8 et 9 des composants 4, 5 et 6 de la roue 3 dont la valve 10 est raccordée au tuyau souple 25.

10

La machine de gonflage 2 peut comporter en outre de façon classique un capteur de pression 35 raccordé du point de vue fluïdique, au tuyau souple 25. Le capteur de pression 35 est connecté électriquement au microprocesseur 17. Lorsque le tuyau souple 25 est raccordé à la valve 10 d'une roue 3, le capteur de pression 35 mesure la valeur réelle de la pression dans la cavité intérieure du pneumatique 5 de la roue 3 et fournit au microprocesseur 17 un signal indicatif de ladite valeur réelle de la pression.

20

De préférence, un afficheur 36 est également connecté au microprocesseur 17, par exemple pour afficher la valeur réelle de la pression mesurée par le capteur de pression 35 ou par le capteur de pression 16 (figure 4) si l'étiquette électronique 7 ou 8 associée à la jante 4 ou au pneumatique 5 de la roue 3 dont la valve 10 est raccordée au tuyau souple 25 comporte un tel capteur de pression.

30

Pour permettre la mise en œuvre du procédé de gonflage selon l'invention, la machine de gonflage 2 comprend en

outre un capteur de température 37 apte à mesurer la température ambiante sur le site de la machine de gonflage. Le capteur de température 37 est connecté électriquement au microprocesseur 17 de la machine 2 et  
5 fournit à celui-ci un signal indicatif de la valeur de la température ambiante sur le site de la machine 2.

Le microprocesseur 17 est programmé pour acquérir à intervalles réguliers, par exemple toutes les heures ou  
10 toutes les demi-heures, ou encore plus fréquemment si on le désire, la valeur de la température ambiante fournie par le capteur de température 37.

En outre, le microprocesseur 17 est programmé pour  
15 calculer une valeur moyenne de la température ambiante mesurée par le capteur de température 37 sur une période de temps écoulée prédéfinie. Par exemple, le microprocesseur peut calculer de manière glissante la valeur moyenne de la température ambiante sur la période  
20 de 12 heures ou de 24 heures précédant chaque acquisition de la valeur de la température ambiante. A titre de variante, le microprocesseur 17 peut être programmée pour calculer ladite valeur moyenne de la température ambiante, sur ladite période de 12 heures ou 24 heures,  
25 tous les jours à heure fixe, par exemple à midi et/ou minuit. La valeur de la température ambiante mesurée par le capteur de température 37 et la valeur moyenne de la température ambiante calculée par le microprocesseur sont stockées et périodiquement remises à jour dans la mémoire  
30 18.

Un cycle de gonflage peut être initialisé de différentes manières. Par exemple, le programme contenu dans la mémoire 18 du microprocesseur 17 peut être conçu de telle sorte que, lorsque la machine 2 est en veille, le  
5 microprocesseur 17 excite l'émetteur/récepteur 19 à intervalles réguliers, par exemple toutes les 10 secondes, afin que sa section émettrice 19a émette un signal d'interrogation ou de stimulation pendant deux à trois secondes. Si, à ce moment, le tuyau souple 25 a  
10 déjà été raccordé à la valve 10 d'une roue 3 et si la section réceptrice 19b de l'émetteur/récepteur 19 reçoit un signal codé de réponse en provenance de l'étiquette électronique 7, 8 ou 9 de ladite roue 3 dans une fenêtre temporelle de durée prédéfinie à la suite de l'émission  
15 du signal d'interrogation ou de stimulation, un cycle de gonflage est initialisé.

A titre de variante, la section émettrice 19a de l'émetteur/récepteur 19 pourrait être agencée pour  
20 émettre le signal d'interrogation ou de stimulation vers les étiquettes électroniques 7, 8 et 9 seulement en réponse à la réception par le microprocesseur 17 d'un signal indicatif de pression engendré par le capteur de pression 35 lorsque le tuyau souple 25 est raccordé à la  
25 valve 10, ou encore, si le pneumatique 5 est complètement dégonflé, en réponse à l'enfoncement d'un bouton poussoir de démarrage (non montré) par un utilisateur de la machine de gonflage 2.

30 Dans tous les cas, l'initialisation d'une opération de gonflage commence par une opération de réglage de la machine de gonflage 2. Cette opération de réglage

consiste à charger dans la mémoire 18 ou dans une autre mémoire de travail du microprocesseur 17, une valeur de consigne pour la pression de gonflage du pneumatique 5 de la roue dont la valve 10 est raccordée au tuyau souple

5 25. Comme indiqué précédemment, cette valeur de consigne peut être obtenue directement et automatiquement à partir de la mémoire 11 de l'étiquette électronique 7 ou 8, ou elle peut être obtenue à partir d'une table de correspondance contenue dans la mémoire 18, sur la base

10 des données d'identification envoyées au microprocesseur 17 par l'étiquette électronique 7 ou 8. A titre de variante, la valeur de consigne pour la pression de gonflage peut être introduite manuellement dans la mémoire 18 par l'utilisateur de la machine de gonflage 2

15 au moyen du clavier 30. Une telle saisie manuelle de la valeur de consigne pour la pression de gonflage peut être rendue nécessaire par exemple lorsque le support d'information 7, 8 ou 9 contenu dans la roue du véhicule ne comporte pas de mémoire 11 ou lorsque la mémoire 11 ne

20 contient pas de valeur de consigne pour la pression ou une donnée permettant de définir ladite valeur de consigne.

A ce stade, d'autres informations peuvent être également

25 ~~fournies au microprocesseur 17, comme par exemple~~ l'information indiquant si le pneumatique appartient à une roue avant ou à une roue arrière, l'état de charge présent ou futur du véhicule, la vitesse envisagée pour le véhicule, c'est-à-dire une information indiquant si le

30 conducteur a l'intention de rouler en ville, sur route ou sur autoroute.

consiste à charger dans la mémoire 18 ou dans une autre mémoire de travail du microprocesseur 17, une valeur de consigne pour la pression de gonflage du pneumatique 5 de la roue dont la valve 10 est raccordée au tuyau souple

5 25. Comme indiqué précédemment, cette valeur de consigne peut être obtenue directement et automatiquement à partir de la mémoire 11 de l'étiquette électronique 7 ou 8, ou elle peut être obtenue à partir d'une table de correspondance contenue dans la mémoire 18, sur la base

10 des données d'identification envoyées au microprocesseur 17 par l'étiquette électronique 7 ou 8. En outre et/ou à titre de variante, la valeur de consigne pour la pression de gonflage peut être introduite manuellement dans la mémoire 18 par l'utilisateur de la machine de gonflage 2

15 au moyen du clavier 30. Une telle saisie manuelle de la valeur de consigne pour la pression de gonflage peut être rendue nécessaire par exemple lorsque le support d'information 7, 8 ou 9 contenu dans la roue du véhicule ne comporte pas de mémoire 11 ou lorsque la mémoire 11 ne

20 contient pas de valeur de consigne pour la pression ou une donnée permettant de définir ladite valeur de consigne.

A ce stade, d'autres informations peuvent être également

25 fournies au microprocesseur 17, comme par exemple l'information indiquant si le pneumatique appartient à une roue avant ou à une roue arrière, l'état de charge présent ou futur du véhicule, la vitesse envisagée pour le véhicule, c'est-à-dire une information indiquant si le

30 conducteur a l'intention de rouler en ville, sur route ou sur autoroute.



Au moins une partie de ces données ou informations supplémentaires peut être communiquée automatiquement au microprocesseur 17. Par exemple, l'information concernant la roue avant ou la roue arrière peut être déterminée le cas échéant à partir de la fréquence du signal codé de  
5 réponse envoyé par l'étiquette électronique 7 ou 8. En variante, cette information peut être fournie par des transpondeurs fixés à des endroits appropriés sur le véhicule V et aptes à réagir aux signaux d'interrogation ou de stimulation émis par la section émettrice 19a de  
10 l'émetteur/récepteur 19.

L'information indiquant si le véhicule est faiblement chargé, moyennement chargé ou fortement chargé peut aussi  
15 être fournie, via les transpondeurs susmentionnés, par des capteurs de charge ou autres jauges de contraintes incorporés dans les suspensions de roue du véhicule. L'information de vitesse peut aussi être fournie automatiquement au microprocesseur 17, via un  
20 transpondeur approprié, dans le cas où le véhicule est équipé d'un ordinateur de bord qui calcule, entre autres, comme cela est usuel, la vitesse moyenne du véhicule pendant le trajet en cours.

25 Toutefois, en cas de besoin, notamment quand il s'agit d'indiquer à la machine de gonflage 2 quelles seront les conditions futures de roulage, les données ou informations susmentionnées peuvent aussi être introduites manuellement dans la mémoire 18 du  
30 microprocesseur 17 par l'utilisateur de la machine 2 au moyen du clavier 30. A cet effet, le clavier 30 peut comporter par exemple, des touches de fonctions

préprogrammées, des commutateurs ou des sélecteurs qui, lorsqu'ils sont activés ou positionnés selon le choix de l'utilisateur fournissent les informations désirées au microprocesseur 17.

5

A partir des données et informations ainsi introduites automatiquement ou manuellement dans la mémoire 18 du microprocesseur 17, celui-ci est en mesure de déterminer, par exemple au moyen d'une table de correspondance, la  
10 valeur de consigne préconisée pour la pression de gonflage correspondant à la roue avant ou arrière 3 dont la valve de gonflage 10 raccordée à la machine 2, et tenant éventuellement compte de l'état de charge et de la vitesse actuels ou projetés pour le véhicule.

15

Le support d'information 7 ou 8 qui porte le capteur de température 20 fournit également au microprocesseur 17 la

$$P_{cc} = P_c \cdot \frac{T_p}{T_{ref}}$$

valeur de la température du pneumatique 5 à gonfler. Ensuite, le microprocesseur 17 calcule une valeur de  
20 consigne corrigée pour la pression de gonflage sur la base de la valeur de consigne pour la pression de gonflage qui a été déterminée pour le pneumatique 5 à gonfler, sur la base de la valeur de la température du pneumatique 5 mesurée par le capteur de température 20 et  
25 sur la base de la température ambiante instantanée mesurée par le capteur de température 37 ou sur la base de la température ambiante moyenne calculée comme indiquée plus haut par le microprocesseur 17. Ce dernier calcule ladite valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  d'après la  
30 formule (1)

dans laquelle  $P_c$  est la valeur de consigne de la pression déterminée comme décrit précédemment,  $T_p$  est la température du pneumatique 5 mesurée par le capteur de température 20 et  $T_{ref}$  est une température variable de référence. Cette température variable de référence  $T_{ref}$  est choisie comme étant la température la plus basse parmi la température ambiante instantanée mesurée par le capteur de température 37 et la valeur moyenne de la température ambiante calculée par le microprocesseur 17.

10 Dans la formule (1) susindiquée, les deux températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  sont des températures absolues exprimées en degré K (degré Kelvin).

Une fois que la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  pour la pression de gonflage de la roue 3 a été ainsi calculée, elle est stockée dans une mémoire appropriée du microprocesseur 17 et le programme lance alors l'opération de gonflage proprement dite.

20 Le microprocesseur 17 commence par vérifier si la valeur réelle de la pression dans la cavité du pneumatique 5, mesurée par le capteur de pression 35 (ou éventuellement par le capteur de pression 16 s'il est prévu), est inférieure à la valeur de consigne corrigée et calculée

25  ~~$P_{cc}$  ou si elle est supérieure à ladite valeur de consigne corrigée calculée.~~ Si le pneumatique 5 est sous-gonflé, le microprocesseur 17 commande alors, par l'intermédiaire d'un circuit de commande de puissance (non montré), l'ouverture de l'électrovalve 26 afin de gonfler le

30 pneumatique 5. L'opération de gonflage se poursuit jusqu'au moment où la valeur réelle de la pression mesurée par le capteur de pression 35 (ou 16) atteint la

valeur de consigne corrigée calculée. A ce moment, le microprocesseur 17 provoque la fermeture de l'électrovalve 26 et l'émission d'un signal sonore et/ou lumineux avertissant l'utilisateur de la machine de gonflage 2 que l'opération de gonflage du pneumatique est terminée. Le microprocesseur peut aussi provoquer l'affichage d'un message "fin de gonflage" sur l'écran de l'afficheur 36.

10 Inversement, si le pneumatique 5 est trop gonflé, le microprocesseur 17 commande alors, par l'intermédiaire d'un autre circuit de commande de puissance (non montré), l'ouverture de l'électrovalve 27 afin de dégonfler le pneumatique 5. L'opération de dégonflage se poursuit  
15 jusqu'au moment où la valeur réelle de la pression mesurée par le capteur de pression 35 (ou 16) atteint la valeur de consigne corrigée calculée. A ce moment, le microprocesseur provoque la fermeture de l'électrovalve 27 et l'émission du signal sonore et/ou lumineux  
20 susmentionné et/ou l'affichage du message "fin de gonflage".

Si le pneumatique était très dégonflé, il se peut qu'il faille injecter dans le pneumatique une quantité d'air relativement importante. Dans ce cas, si la température  
25 de l'air injecté dans le pneumatique a une valeur sensiblement différente de celle l'air qui se trouvait déjà dans la cavité du pneumatique, il peut en résulter une modification notable de la valeur de la température  
30  $T_p$  du pneumatique.

Par conséquent, dans une version plus sophistiquée du procédé de gonflage selon l'invention, le microprocesseur 17 de la machine de gonflage peut être programmé pour interroger à nouveau, après l'opération de gonflage  
 5 décrite ci-dessus, le support d'information 7 ou 8 qui porte le capteur de température 20, afin d'acquérir la nouvelle valeur de la température du pneumatique après la première opération de gonflage. Si la nouvelle valeur de la température  $T_p$  a changé de plus d'une quantité  
 10 prédéfinie, par exemple de plus de  $5^{\circ}\text{C}$  en plus ou en moins par rapport à la valeur de la température initialement acquise avant l'opération de gonflage, le programme contenu dans la mémoire du microprocesseur 17 commande alors à celui-ci de recalculer une nouvelle  
 15 valeur de consigne corrigée, selon la formule (1) indiquée plus haut, en utilisant les valeurs précédemment déterminées ou calculées pour  $P_c$  et pour  $T_{ref}$  et en utilisant la nouvelle valeur acquise pour la température  $T_p$ . Ensuite, le microprocesseur 17 commande la machine de  
 20 gonflage 2 de façon à gonfler ou dégonfler le pneumatique 5 pour amener la pression réelle, mesurée par le capteur de pression 35 (ou 16) à la nouvelle valeur de consigne corrigée recalculée.

25 Dans la formule (1) indiquée plus haut donnant la valeur de la pression de consigne corrigée, les deux pressions  $P_{cc}$  et  $P_c$  sont en valeur absolue et les températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  sont en degré K. La formule (1) susindiquée peut

$$P'_{cc} = (P'_c + P_{atm}) \cdot \left[ (t_p + 273) / (t_{ref} + 273) \right] - P_{atm}$$

encore être écrite comme la formule (2) suivante :

30 dans laquelle  $P'_c$  et  $P'_{cc}$  sont respectivement la valeur de consigne et la valeur de consigne corrigée, exprimées en

valeur relative,  $P_{atm}$  est la valeur de la pression atmosphérique,  $T_p$  et  $T_{ref}$  sont la température du pneumatique et la température variable de référence exprimées en degré C.

5

On voit donc que la valeur de la pression de consigne corrigée  $P'_{cc}$  dépend de la valeur de la pression atmosphérique. Comme la pression atmosphérique peut varier substantiellement non seulement sur un même site, 10 mais également d'un site à l'autre (la pression atmosphérique a une valeur qui dépend notamment de l'altitude par rapport au niveau de la mer), le procédé de gonflage selon l'invention peut être adapté pour tenir compte de la valeur de la pression atmosphérique régnant 15 sur le site de gonflage.

Dans ce cas, comme montré dans la figure 1, la machine 2 peut en outre comporter un capteur de pression atmosphérique ou baromètre 38 apte à fournir au 20 microprocesseur 17 un signal indicatif de la valeur de la pression atmosphérique régnant sur le site de la machine de gonflage 2. Le microprocesseur 17 peut être alors programmé pour calculer la valeur de consigne corrigée  $P'_{cc}$ , en valeur relative, d'après la formule (2) indiquée 25 plus haut. Naturellement, dans ce cas, les capteurs de température 20 et 37 doivent être étalonnés en degré C ou, s'ils sont étalonnés en degré K, le microprocesseur doit être programmé pour effectuer la conversion des degrés K en degré C avant d'effectuer le calcul selon la 30 formule (2).

Il peut arriver que le capteur de pression 35 qui fournit au microprocesseur 17 la valeur réelle de la pression de l'air dans la cavité du pneumatique 5 soit défaillant, ou que ce capteur 35 fournisse une valeur de pression  
5 décalée vers le haut, comme cela arrive parfois avec le type de capteur (tube de Bourdon) utilisé dans les machines de gonflage en libre service. Dans ces conditions, les pneumatiques gonflés avec une machine de gonflage comportant un capteur de pression 35 donnant des  
10 valeurs de pression décalées vers le haut seront systématiquement sous-gonflés.

Afin d'éviter cela, le microprocesseur 17 peut être programmé pour effectuer un auto-diagnostic lorsque la  
15 roue équipée du pneumatique à gonfler comporte un support d'information 7, 8 ou 9 portant un capteur de pression comme le capteur de pression 16 de la figure 4. En effet, ce capteur de pression peut être plus précis que le capteur 35. Dans ce cas, le microprocesseur 17, qui  
20 reçoit d'une part la valeur de la pression mesurée par le capteur 35 et d'autre part la valeur de la pression mesurée par le capteur 16, peut être programmé pour comparer les deux valeurs de pression et pour fournir un signal d'erreur si les deux valeurs diffèrent de plus  
25 d'une quantité prédéfinie, par exemple de plus 50 millibars. Bien entendu, cette valeur est donnée à titre purement indicatif car elle peut être plus grande ou plus faible si on le désire. Les signaux d'erreur ainsi produits par le microprocesseur sont comptés dans un  
30 compteur approprié au cours des opérations de gonflage effectuées par la machine de gonflage 2 et le contenu du compteur est comparé à chaque fois à un nombre prédéfini,

par exemple 4 ou un multiple de 4, c'est-à-dire un multiple du nombre usuel des roues d'un véhicule automobile. Dans ces conditions, le microprocesseur peut être programmé pour émettre un message d'erreur et pour  
5 afficher ce message d'erreur sur l'écran de l'afficheur 36 si le nombre de signaux d'erreur comptés atteint le nombre prédéfini, et pour mettre la machine de gonflage 2 hors service.

10 Il est bien entendu que les modes de réalisation de l'invention qui ont été décrits ci-dessus ont été donnés à titre d'exemples purement indicatif et nullement limitatif et que de nombreuses modifications peuvent être facilement apportées par l'homme de l'art sans pour  
15 autant sortir du cadre de l'invention.



REVENDICATIONS

1. Procédé pour gonfler un pneumatique (5) d'une  
roue (3) de véhicule à l'aide d'une machine de gonflage  
5 (2) commandée par une unité programmable de gestion de  
données (17), ledit procédé consistant :

a) à utiliser une roue (3) pour laquelle au moins  
un des composants (4, 5 et 6) de la roue (3) est muni  
d'un support d'information (7, 8, 9) portant un capteur  
10 de température (20) apte à fournir la valeur de la  
température du pneumatique (5) de la roue, ledit support  
d'information (7, 8, 9) étant consultable automatiquement  
et apte à fournir, quand il est consulté, au moins une  
donnée ( $T_p$ ) utilisable pour gonfler le pneumatique,

15 b) à consulter automatiquement ledit support  
d'information (7, 8 ou 9) et à transmettre  
automatiquement à ladite unité programmable de gestion de  
données (17) au moins la valeur de la température ( $T_p$ ) du  
pneumatique (5) fournie par le capteur de température  
20 (20),

c) à fournir à l'unité programmable de gestion de  
données (17) au moins une donnée permettant de définir  
une valeur de consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage  
du pneumatique (5),

25 d) à mesurer la température ambiante sur le site  
de la machine de gonflage (2),

e) à calculer une valeur moyenne de ladite  
température ambiante sur une période de temps écoulée  
prédéfinie,

30 f) à calculer, sur la base de ladite valeur de  
consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage, une valeur de  
consigne corrigée ( $P_{cc}$ ) tenant compte de la valeur de la

température ( $T_p$ ) du pneumatique (5) fournie par le capteur de température (20), la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  étant calculée d'après la formule

$$P_{cc} = P_c \cdot \frac{T_p}{T_{ref}}$$

dans laquelle  $P_c$  est ladite valeur de consigne pour la pression de gonflage,  $T_p$  est la température du pneumatique (5) fournie par le capteur de température (20), et  $T_{ref}$  est une température variable de référence qui est choisie comme étant la température la plus basse parmi la température ambiante instantanée mesurée sur le site de la machine de gonflage (2) et ladite valeur moyenne calculée de la température ambiante, les pressions  $P_c$  et  $P_{cc}$  étant en valeur absolue et les températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  étant en degré K,

g) à mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique (5),

h) à ajuster, par gonflage ou dégonflage, la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique à la valeur de consigne corrigée calculée ( $P_{cc}$ )

2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé par le fait que, à l'étape e), la valeur moyenne de la température ambiante est calculée sur une période de 24 heures.

3. Procédé selon la revendication 1, caractérisé par le fait que, à l'étape e), la valeur moyenne de la température ambiante est calculée sur une période de 12 heures.

4. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé par le fait que, à l'étape c), ladite au moins une donnée permettant de définir une valeur de

consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage est fournie automatiquement par la consultation automatique dudit support d'information (7, 8 ou 9) effectuée à l'étape b).

5 5. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisé par le fait que, à l'étape c), ladite au moins une donnée permettant de définir une valeur de consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage est fournie par un utilisateur de la machine de gonflage (2) par  
10 entrée de ladite au moins une donnée au moyen d'un clavier (30).

6. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en outre par l'étape consistant :

i) à mesurer la pression atmosphérique sur le site de la machine de gonflage (2),  
15 et par le fait que, à l'étape f), la valeur de consigne corrigée  $P'_{cc}$ , en valeur relative, est calculée d'après la formule :

$$P'_{cc} = (P'_c + P_{atm}) \cdot [(t_p + 273) / (t_{ref} + 273)] - P_{atm}$$

dans laquelle  $P'_c$  est ladite valeur de consigne, en valeur relative, pour la pression de gonflage,  $P_{atm}$  est la  
20 valeur de la pression atmosphérique mesurée,  $t_p$  et  $t_{ref}$  sont ladite température du pneumatique et ladite température variable de référence en degré C.

7. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisé en outre par l'étape consistant :

25 j) à fournir à l'unité programmable de gestion de données (17) au moins une information supplémentaire choisie dans le groupe comprenant une information indiquant le modèle du véhicule (V) auquel appartient la  
roue (3) dont le pneumatique (5) est à gonfler, une  
30 information indiquant si ledit pneumatique (5) à gonfler appartient à un essieu avant ou arrière, une information

indiquant un état de charge du véhicule (V) et une information indiquant sur quel type de voie l'utilisateur à l'intention de rouler,

et par le fait que, ladite au moins une information  
5 supplémentaire est prise en compte, en combinaison avec ladite donnée fournie à l'étape c), pour définir la valeur de consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage à utiliser pour le calcul de la valeur de consigne corrigée ( $P_{cc}$ ).

10 8. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 7, caractérisé par le fait que, après l'étape h), sont prévues en outre les étapes consistant :

k) à répéter l'étape b),

15 l) à vérifier si la température ( $T_p$ ) du pneumatique (5) fournie par le capteur de température (20) à l'étape k) a changé de plus d'une quantité prédéfinie par rapport à la température du pneumatique fournie par le capteur de température à l'étape b),

20 m) si le résultat de la vérification effectuée à l'étape l) est positif, à répéter les étapes f) à h) en utilisant dans la formule de calcul de la valeur de consigne corrigée la valeur de la température du pneumatique fournie par le capteur de température à l'étape k), sinon à émettre un message de fin de  
25 gonflage.

9. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 8, caractérisé en ce que, à l'étape g), la valeur de la pression à l'intérieur du pneumatique (5) est mesurée par un premier capteur de pression (35) situé dans la  
30 machine de gonflage.

10. Procédé selon la revendication 9, dans lequel le support d'information (7, 8 ou 9) porte un second capteur

de pression (16) apte à fournir la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique (5), caractérisé par le fait que,

- à l'étape b), la valeur de la pression fournie par le second capteur de pression (16) est aussi transmise à l'unité programmable de gestion de données (17),
- à l'étape g) la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique (5), mesurée par le premier capteur de pression (35), est comparée à la valeur de la pression fournie par le second capteur de pression (16) et un signal d'erreur est produit et compté si les valeurs de pression fournies par les premier et second capteurs diffèrent de plus d'une quantité prédéfinie.

11. Procédé selon la revendication 10, caractérisé par le fait qu'un message d'erreur est émis si le nombre des signaux d'erreurs comptés atteint un nombre prédéfini au cours d'opérations successives de gonflage, et la machine de gonflage (3) est mise hors service.

12. Dispositif pour gonfler un pneumatique (5) d'une roue (3) de véhicule comprenant :

- a) au moins un support d'information (7, 8 ou 9) consultable automatiquement, porté par au moins un des composants (4, 5 ou 6) de la roue (3) dont le pneumatique (5) est à gonfler, ledit support d'information portant un premier capteur de température (20) apte à fournir la valeur de la température du pneumatique (5) de la roue (3), et étant apte à fournir, quand il est consulté, au moins une donnée ( $T_p$ ) utilisable pour gonfler le pneumatique (5),
- b) un moyen de consultation et de transmission (19) apte à consulter automatiquement ledit support d'information (7, 8 ou 9) et à transmettre

automatiquement ladite au moins une donnée à une unité programmable de gestion de données (17),

c) ladite unité programmable de gestion de données (17),

5 d) un second capteur de température (37) pour mesurer la température ambiante sur le site de la machine de gonflage (2),

e) des moyens de calcul inclus dans ladite unité programmable de gestion de données (17) pour calculer une  
10 valeur de consigne corrigée ( $P_{cc}$ ) pour la pression de gonflage du pneumatique (5) à gonfler, sur la base d'une valeur de consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage définie à partir d'au moins une donnée fournie à ladite unité programmable de gestion de données (17), et tenant  
15 compte de la valeur de la température ( $T_p$ ) du pneumatique fournie par le premier capteur de température (20), l'unité programmable de gestion de données (17) étant programmée pour que lesdits moyens de calcul calculent une valeur moyenne de ladite température ambiante sur une  
20 période de temps écoulée prédéfinie, et calculent la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  d'après la formule :

$$P_{cc} = P_c \cdot \frac{T_p}{T_{ref}}$$

dans laquelle  $P_c$  est ladite valeur de consigne pour la pression de gonflage,  $T_p$  est la température du pneumatique (5) fournie par le premier capteur de  
25 température (20) et  $T_{ref}$  est une température variable de référence qui est choisie comme étant la température la plus basse parmi la température ambiante instantanée mesurée sur le site de la machine de gonflage (2) par le second capteur de température (37) et ladite valeur  
30 moyenne calculée de la température ambiante, les

pressions  $P_c$  et  $P_{cc}$  étant en valeur absolue et les températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  étant en degré K,

f) au moins un moyen (35, 16) pour mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur dudit pneumatique (5) à gonfler et pour fournir la valeur de la pression mesurée à ladite unité programmable de gestion de données (17),

g) une machine de gonflage (2), commandée par ladite unité programmable de gestion de données (17) pour ajuster la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique (5) à la valeur de consigne corrigée ( $P_{cc}$ ) calculée par lesdits moyens de calcul.

13. Dispositif selon la revendication 12, caractérisé par le fait que le support d'information (7, 8 ou 9) comporte une mémoire (11) contenant, à titre de ladite au moins une donnée, la valeur de consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage.

14. Dispositif selon la revendication 12, caractérisé par le fait que le support d'information (7, 8 ou 9) comporte une mémoire (11) contenant, à titre de ladite au moins une donnée, une donnée d'identification relative au pneumatique (5) à gonfler.

15. Dispositif selon la revendication 14, caractérisée par le fait que l'unité programmable de gestion de données (17) comporte une mémoire (18) contenant une table de correspondance comprenant les données d'identification de tous les pneumatiques susceptibles d'être gonflés au moyen de la machine de gonflage (2) et, pour chaque donnée d'identification, plusieurs valeurs de consigne pour la pression de gonflage qui dépendent elles-mêmes d'au moins une information supplémentaire choisie dans le groupe

comprenant une information indiquant le modèle de véhicule (V) auquel appartient la roue (3) dont le pneumatique (5) est à gonfler, une information indiquant si ledit pneumatique (5) appartient à un essieu avant ou  
5 arrière, une information indiquant un état de charge du véhicule (V) et une information indiquant sur quel type de voie l'utilisateur à l'intention de rouler.

16. Dispositif selon la revendication 15, caractérisé par un clavier (30) pour entrer ladite au moins une  
10 information supplémentaire dans ladite unité programmable de gestion de données (17), et par le fait que ladite unité programmable de gestion de données (17) est programmée pour sélectionner comme valeur de consigne (P<sub>c</sub>) dans la table de correspondance la valeur de  
15 consigne correspondant à ladite donnée d'identification et à ladite au moins une information supplémentaire entrée au moyen du clavier (30).

17. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 12 à 16, caractérisé par le fait qu'il  
20 comprend, à titre dudit moyen pour mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique (5), un premier capteur de pression (35) qui est situé dans la machine de gonflage (2) et qui est en communication, du point de vue fluïdique, avec ledit pneumatique (5) quand  
25 la machine de gonflage est raccordée à une valve de gonflage (10) de la roue (3).

18. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 12 à 17, caractérisé en ce qu'il comprend, à titre dudit moyen pour mesurer la valeur de la pression  
30 de l'air à l'intérieur du pneumatique (5), un second capteur de pression (16) qui est porté par ledit support d'information (7, 8 ou 9), et par le fait que ledit



support d'information est apte à fournir, quand il est consulté, la valeur de la pression mesurée par le second capteur de pression (16) à ladite unité programmable de gestion de données (17).

5 19. Dispositif selon les revendications 17 et 18, caractérisé par le fait que l'unité programmable de gestion de données (17) est programmée pour comparer les valeurs de pression fournies par les premier et second capteurs de pression (35, 16) et pour produire et compter  
10 un signal d'erreur si lesdites valeurs de pression diffèrent de plus d'une quantité prédéfinie.

20. Dispositif selon la revendication 19, caractérisé par le fait que l'unité programmable de gestion de données (17) est programmée pour émettre un message  
15 d'erreur si le nombre des signaux d'erreur comptés au cours d'opérations successives de gonflage atteint un nombre prédéfini, et pour mettre la machine de gonflage (2) hors service.

21. Dispositif selon l'une quelconque des  
20 revendications 12 à 20, caractérisé par le fait qu'il comprend un troisième capteur de pression (38) installé pour mesurer la pression atmosphérique sur le site de la machine de gonflage (2), et par le fait que l'unité programmable de gestion de données (17) est programmée  
25 pour calculer la valeur de consigne corrigée  $P'_{cc}$  en valeur relative, d'après la formule :

$$P'_{cc} = (P'_c + P_{atm}) \cdot [(t_p + 273) / (t_{ref} + 273)] - P_{atm}$$

dans laquelle  $P'_c$  est ladite valeur de consigne, en valeur relative, pour la pression de gonflage,  $P_{atm}$  est la valeur de la pression atmosphérique mesurée par le  
30 troisième capteur de pression (38),  $T_p$  et  $T_{ref}$  sont

respectivement ladite température du pneumatique et ladite température variable de référence en degré C.

22. Machine de gonflage pour des roues de véhicule ayant au moins un composant (4, 5 ou 6) qui est muni d'un support d'information (7, 8 ou 9) portant un premier capteur de température (20) apte à fournir la valeur de la température du pneumatique (5) de la roue (3) correspondante, ledit support d'information (7, 8 ou 9) étant consultable automatiquement et apte à fournir, quand il est consulté, au moins une donnée ( $T_p$ ) utilisable pour gonfler le pneumatique (5), ladite machine (2) comprenant :

a) un moyen de consultation et de transmission (19) apte à consulter automatiquement ledit support d'information (7, 8 ou 9) et à transmettre automatiquement ladite au moins une donnée à une unité programmable de gestion de données (17),

b) ladite unité programmable de gestion de données (17),

c) d) un second capteur de température (37) pour mesurer la température ambiante sur le site de la machine de gonflage (2),

d) des moyens de calcul inclus dans ladite unité programmable de gestion de données (17) pour calculer une valeur de consigne corrigée ( $P_{cc}$ ) pour la pression de gonflage du pneumatique (5) à gonfler, sur la base d'une valeur de consigne ( $P_c$ ) pour la pression de gonflage définie à partir d'au moins une donnée fournie à ladite unité programmable de gestion de données (17), et tenant compte de la valeur de la température ( $T_p$ ) du pneumatique fournie par le premier capteur de température (20), l'unité programmable de gestion de donnée (17) étant

programmée pour que lesdits moyens de calcul calculent une valeur moyenne de ladite température ambiante sur une période de temps écoulée prédéfinie, et calculent la valeur de consigne corrigée  $P_{cc}$  d'après la formule :

$$P_{cc} = P_c \cdot \frac{T_p}{T_{ref}}$$

5 dans laquelle  $P_c$  est ladite valeur de consigne pour la pression de gonflage,  $T_p$  est la température du pneumatique (5) fournie par le premier capteur de température (20) et  $T_{ref}$  est une température variable de référence qui est choisie comme étant la température la  
10 plus basse parmi la température ambiante instantanée mesurée sur le site de la machine de gonflage (2) par le second capteur de température (37) et ladite valeur moyenne calculée de la température ambiante, les pressions  $P_c$  et  $P_{cc}$  étant en valeur absolue et les  
15 températures  $T_p$  et  $T_{ref}$  étant en degré K,

e) un capteur de pression (35) apte à mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur dudit pneumatique (5) à gonfler et pour fournir la valeur de la pression mesurée à ladite unité programmable de gestion  
20 de données (17),

f) des moyens de gonflage (24-29) commandés par ladite unité programmable de gestion de données (17) pour ajuster la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique (5) à la valeur de consigne corrigée ( $P_{cc}$ )  
25 calculée par lesdits moyens de calcul.

23. Machine de gonflage selon la revendication 22, caractérisée par le fait que l'unité programmable de gestion de données (17) comporte une mémoire (18) contenant une table de correspondance comprenant les

données d'identification de tous les pneumatiques susceptibles d'être gonflés au moyen de la machine de gonflage (2) et, pour chaque donnée d'identification, plusieurs valeurs de consigne pour la pression de gonflage qui dépendent elles-mêmes d'au moins une information supplémentaire choisie dans le groupe comprenant une information indiquant le modèle de véhicule (V) auquel appartient la roue (3) dont le pneumatique (5) est à gonfler, une information indiquant si ledit pneumatique (5) appartient à un essieu avant ou arrière, une information indiquant un état de charge du véhicule (V) et une information indiquant sur quel type de voie l'utilisateur à l'intention de rouler.

24. Machine de gonflage selon la revendication 23, caractérisée par un clavier (30) pour entrer ladite au moins une information supplémentaire dans ladite unité programmable de gestion de données (17), et par le fait que ladite unité programmable de gestion de données (17) est programmée pour sélectionner comme valeur de consigne ( $P_c$ ) dans la table de correspondance la valeur de consigne correspondant à ladite donnée d'identification et à ladite au moins une information supplémentaire entrée au moyen du clavier (30).

25. Machine de gonflage selon l'une quelconque des revendications 22 à 24, caractérisée par le fait qu'elle comprend, à titre dudit moyen pour mesurer la valeur de la pression de l'air à l'intérieur du pneumatique (5), un premier capteur de pression (35) qui est situé dans la machine de gonflage (2) et qui est en communication, du point de vue fluidique, avec ledit pneumatique (5) quand la machine de gonflage est raccordée à une valve de gonflage (10) de la roue (3).

26. Machine de gonflage selon la revendication 25, caractérisée par le fait que l'unité programmable de gestion de données (17) est programmée pour comparer les valeurs de pression fournies par les premier et second  
 5 capteurs de pression (35, 16) et pour produire et compter un signal d'erreur si lesdites valeurs de pression diffèrent de plus d'une quantité prédéfinie.

27. Machine de gonflage selon la revendication 26, caractérisée par le fait que l'unité programmable de  
 10 gestion de données (17) est programmée pour émettre un message d'erreur si le nombre des signaux d'erreur comptés au cours d'opérations successives de gonflage atteint un nombre prédéfini, et pour mettre la machine de gonflage (2) hors service.

15 28. Machine de gonflage selon l'une quelconque des revendications 22 à 27, caractérisée par le fait qu'elle comprend un troisième capteur de pression (38) installé pour mesurer la pression atmosphérique sur le site de la machine de gonflage (2), et par le fait que l'unité  
 20 programmable de gestion de données (17) est programmée pour calculer la valeur de consigne corrigée  $P'_{cc}$ , en valeur relative, d'après la formule :

$$P'_{cc} = (P'_c + P_{atm}) \cdot [(t_p + 273) / (t_{ref} + 273)] - P_{atm}$$

dans laquelle  $P'_c$  est ladite valeur de consigne, en valeur relative, pour la pression de gonflage,  $P_{atm}$  est la  
 25 valeur de la pression atmosphérique mesurée par le troisième capteur de pression (38),  $T_p$  et  $T_{ref}$  sont respectivement ladite température du pneumatique et ladite température variable de référence en degré C.

1/2

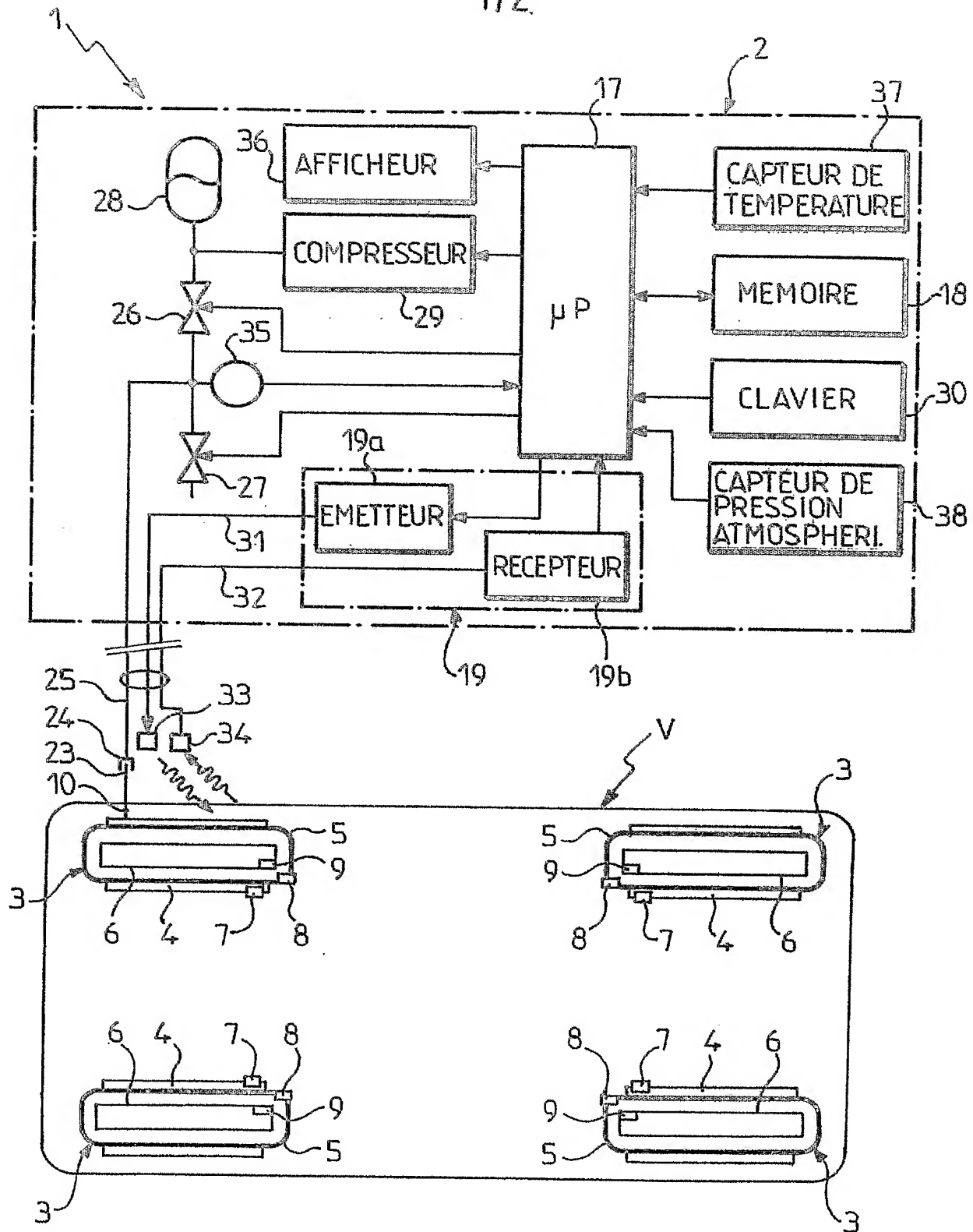


FIG.1

2/2

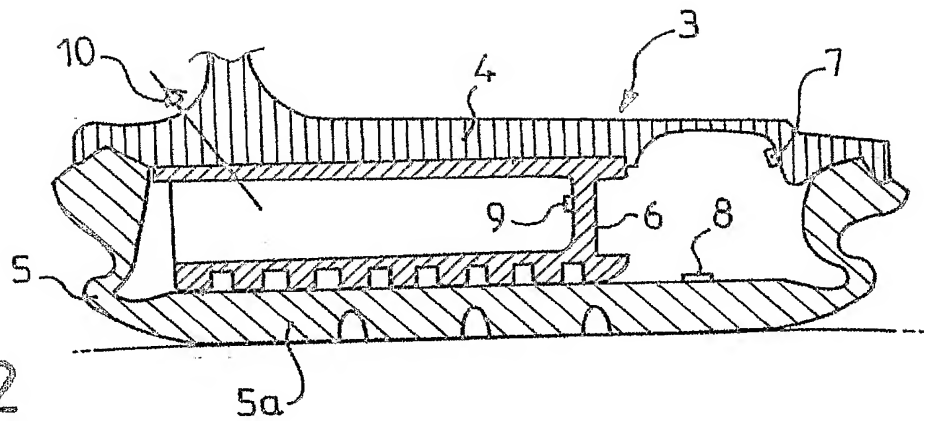


FIG. 2

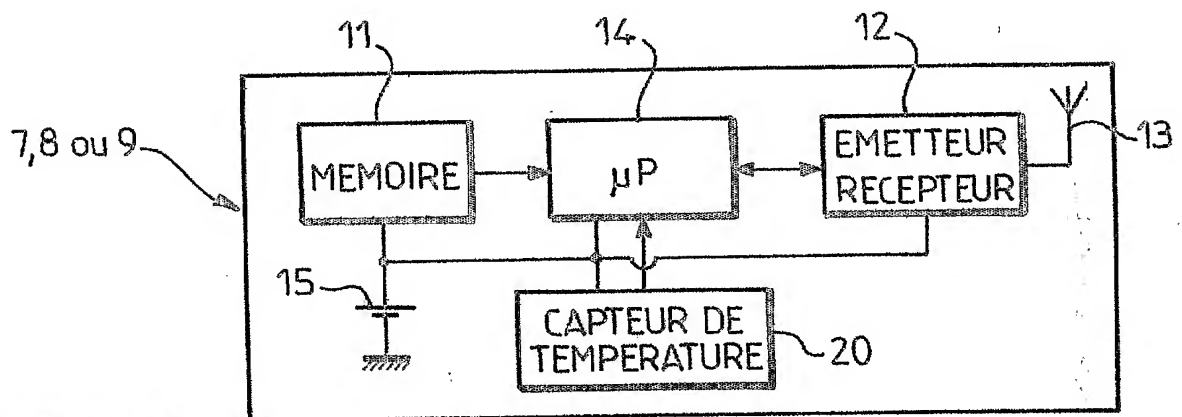


FIG. 3

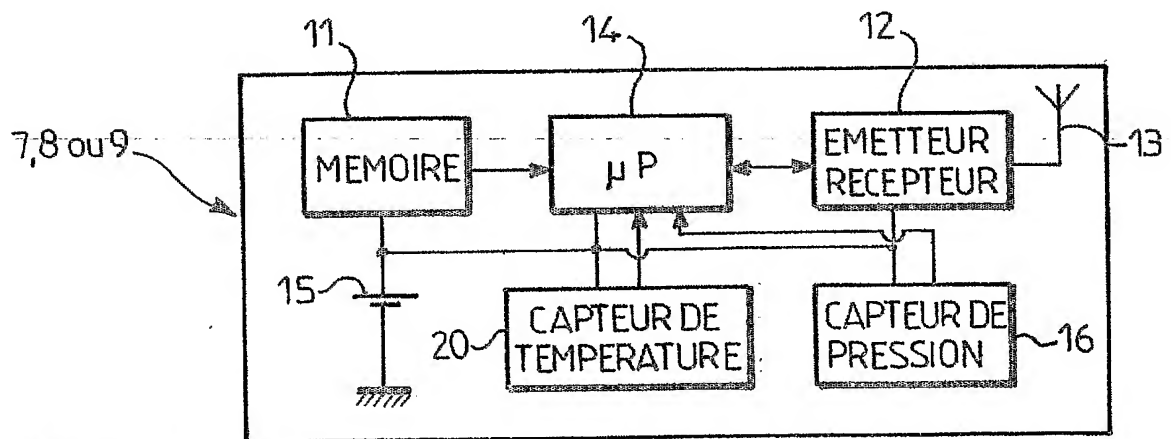


FIG. 4

PCT/FR2004/002969

